



19 APR. 2005

Roma

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione per la Valutazione di Impatto Ambientale di
Infrastrutture, Opere Civili e Impianti Industriali

Protocollo N. *DSA/2004/03343*

Pratica N.

Rif. Mittente:

protocollo n.

del

pratica

All'Autorità Portuale di Livorno
Scali Rosciano, 6
57123 LIVORNO

Al Ministero per i Beni
e le Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni
Architettonici ed il Paesaggio
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA

Alla Regione Toscana
Ufficio VIA
Sviluppo Sostenibile
Via Ruggero Bardazzi, 19/21
50127 FIRENZE

Al Ministero dei trasporti
e delle infrastrutture
Dipartimento dei trasporti
marittimi ed aerei
Piazzale Asia 44
00143 ROMA

**OGGETTO: PORTO DI LIVORNO-INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE
DEI CANTIERI ORLANDO -RICHIESTA DI ESCLUSIONE DALLA
PROCEDURA DI VIA.**

A seguito della richiesta di esclusione dalla VIA pervenuta da parte dell'Autorità Portuale, questa Direzione con nota del marzo 2004, aveva ritenuto, considerata la realtà del porto di Livorno, di richiedere il parere di competenza della Commissione

VIA. A seguito dell'istruttoria compiuta la Commissione con parere n. 674, del 31 marzo 2005 ha ritenuto quanto di seguito si riporta.

Il progetto di riqualificazione produttiva del Cantiere Navale Orlando prevede il passaggio dalla costruzione di navi mercantili a grandi unità da diporto; la variazione dell'attività produttiva è resa pressoché obbligatoria dall'impossibilità economica di fare fronte alla concorrenza dei cantieri dell'estremo oriente asiatico nel mercato del naviglio mercantile.

Risulta, pertanto, non percorribile l'ipotesi che prevede il mantenimento dello stato attuale (ipotesi zero), poiché condannerebbe l'area all'abbandono e ad un progressivo degrado.

Il progetto di riqualificazione prevede, quindi, le modifiche alle opere marittime di competenza dell'Autorità Portuale di Livorno, per renderle funzionali alla diversa attività cantieristica che si instaurerà nell'area del Cantiere Orlando; in particolare le modifiche delle opere marittime consistono in:

- la riconfigurazione delle opere di difesa della Darsena Morosini, con un prolungamento del molo settentrionale ed una corrispondente riduzione del molo meridionale; ciò al fine di favorire una minore agitazione delle acque della darsena, non sufficientemente garantita dalla attuale disposizione delle opere di difesa;
- il dragaggio del fondo della darsena per il suo livellamento alla profondità di -5,5 metri;
- l'eliminazione in parte dello Scalo Morosini e la sua sostituzione con una apparecchiatura per il varo e l'alaggio delle imbarcazioni (piattaforma syncro-lift);
- la modifica del profilo di banchina della Darsena Morosini con la costruzione di nuovi banchinamenti utilizzando le sponde settentrionali della darsena e la realizzazione di alcuni sporgenti a giorno, su pali, per delimitare le singole postazioni di lavoro;

La definizione della destinazione d'uso e più in generale le competenze di carattere urbanistico, pianificatorio ed autorizzativo rientrano attualmente, per quel che riguarda l'intera area del Cantiere Orlando, fatta eccezione per la ristretta fascia del Demanio Marittimo, nelle competenze del Comune di Livorno e che su tali aree attualmente l'Autorità Portuale non ha alcuna competenza.

Con Delibera n. 83 del 23 marzo 2004, la Giunta Comunale di Livorno ha approvato il Progetto Preliminare degli interventi presentato dalla Società Azimut Benetti SpA, in qualità di proprietaria delle aree comprese nel perimetro del Piano Particolareggiato concernente le aree portuali limitrofe alla "Porta a Mare".

Con nota n. 1145 del 16 marzo 2004, la Soprintendenza per i Beni Architettonici, per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico per le Province di Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara ha espresso parere favorevole al progetto in esame e per il nuovo capannone, con raccomandazioni circa la conservazione del così detto "Torrino" e lo Scalo Morosini;

La nuova configurazione dei cantieri navali è perfettamente compatibile con il Piano Regolatore Portuale in vigore e con gli indirizzi del Nuovo Piano Regolatore



Portuale in preparazione; infatti, è coerente con gli strumenti urbanistici comunali e la riqualificazione funzionale delle opere a mare in esame rende possibile l'attuazione di quanto previsto nel Piano Strutturale del Comune di Livorno, infatti, la nuova configurazione del cantiere e la minore necessità di spazi legati alla diversa attività porteranno ad un consistente ridimensionamento delle aree destinate all'attività industriale, permettendo l'eliminazione delle difficoltà di comunicazione tra la zona del Porto Mediceo e quella della Bellana, con la costruzione di un nuovo asse viario di collegamento sulle aree del cantiere dismesse;

Dal punto di vista ambientale, si evidenzia che la principale differenza che intercorre tra la costruzione di naviglio commerciale e quella di grandi unità da diporto è rappresentata dal fatto che le operazioni di assemblaggio degli scafi nel primo caso avvengono su uno scalo o in un bacino a cielo aperto, mentre nel secondo caso all'interno di un capannone; anche le operazioni di grande manutenzione o trasformazione per il naviglio da diporto vengono effettuate a piazzale o in capannone, grazie a specifici impianti di sollevamento. Inoltre, dati gli standard di qualità del prodotto finito, anche le operazioni di pitturazione dei grandi motoryacht avvengono al coperto, in capannoni;

Ferme restando tutte le norme concernenti la sicurezza e la salute dei lavoratori, il ricambio dell'aria dei locali in cui avvengono le suddette operazioni di pitturazione (ovvero ogni altra operazione in cui sia previsto l'uso di solventi organici) dovrà conformarsi a quanto disposto dal DM 16/01/2004 n. 44 relativamente ai valori di emissione, di emissione diffusa e di emissione totale dei Composti Organici Volatili;

Si rileva inoltre, che l'area del Porto di Livorno costituisce un Sito di Interesse Nazionale ai sensi della Legge n. 426 del 09/12/1998 e del DM n. 468 del 18/09/2001, perimetrato con DM 24/02/2003 e che, tuttavia, l'area della Darsena Morosini, di cui è previsto il dragaggio nell'ambito del presente progetto di riqualificazione produttiva, non rientra nella perimetrazione del sito citato;

Si segnala che alcuni saggi, eseguiti nel 1997 dal Consorzio per il Centro Interuniversitario di Biologia Marina "G. Bacci", per conto dell'Autorità Portuale di Livorno avevano messo in luce l'assenza di criticità alla qualità dei fondali. Inoltre, le quantità di materiale da dragare, per permettere la livellazione del fondale alla profondità di -5,5 metri, sono modeste e in parte potranno essere riutilizzate per la realizzazione delle opere di banchinamento e per il riempimento della fossa di varo dello Scalo Morosini;

Nell'ambito del Porto di Livorno è già presente una vasca di colmata che, a seguito della Conferenza dei Servizi interna tenutasi in data 23/11/2001 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, è stata adeguata e resa idonea a contenere e confinare i sedimenti provenienti dai dragaggi eseguiti nelle aree rientranti nel sito di interesse nazionale di Livorno.

A seguito di tale adeguamento è stato autorizzato il conferimento nella predetta cassa di colmata dei sedimenti provenienti dai dragaggi del Molo Italia (Dec. n. 317 del 22/08/2002), della Sponda Est Darsena Toscana II Lotto (Dec. m. 318 del 22/08/2002), della Sponda Est Darsena Toscana III Lotto (Dec. n. 319 del



27/08/2002) e della Nuova Darsena Petroli (Dec. n. 321 del 27/08/2002); le suddette aree rientrano nel S.I.N. citato, contrariamente alle aree della Darsena Morosini. Peraltro, la capacità residua della cassa di colmata è più del doppio della quantità totale da dragare nell'ambito dei lavori di adeguamento della Darsena Morosini;

Si ritiene comunque, che prima di procedere alle operazioni di dragaggio e movimentazione dei sedimenti dei fondali della darsena dovranno essere eseguite tutte le operazioni di caratterizzazione dei materiali e dovranno essere conseguite tutte le autorizzazioni previste dalla normativa in vigore;

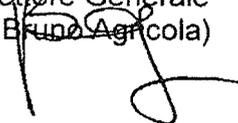
Valutato quindi, sulla base del parere espresso dalla Commissione V.I.A., che:

- gli impatti derivanti dalle modifiche previste per le opere di difesa della Darsena Morosini sui fenomeni di idrodinamica costiera, sono nulli o poco rilevanti, sia per la posizione della Darsena nell'ambito dell'area portuale di Livorno sia per la presenza di una costa essenzialmente rocciosa a sud della darsena stessa;
- si possono valutare in maniera positiva i minori impatti che la nuova tipologia di lavorazione comporta soprattutto in merito al rumore ed alla qualità dell'aria, in conseguenza del trasferimento delle operazioni di costruzione in capannoni o in luoghi chiusi, così come quelli che deriveranno al traffico cittadino per le minori necessità di approvvigionamento di materiali conseguenti al passaggio dalla costruzioni di naviglio mercantile a grandi unità da diporto;

la scrivente Direzione esprime parere favorevole alla esclusione dalla Procedura di VIA degli interventi sulle opere marittime insistenti all'interno del Demanio Marittimo (Darsena Morosini), funzionali al Progetto di Riqualficazione del Cantiere Orlando di Livorno, secondo il progetto presentato.

Quanto sopra si comunica alle Amministrazioni in indirizzo per tutti i rispettivi seguiti di competenza.

Il Direttore Generale
(Ing. Bruno Agricola)



Il dirigente della div.III
Dott. Raffaele Ventresca

